

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att.: Steen Jonssen

Lyren1
DK-6330 Padborg
Telefon: +45 74 67 12 33
Telefax: +45 74 67 43 17
Internet: www.itd.dk
e-mail: itd@itd.dk
Giro 110-1978

E-mail: sjo@trm.dk

Deres ref.: Mail af 18. juni 2009- Vor ref.: AJ/-

Vort j. nr.: -

Dato: 03.08.2009

Høringssvar: Meddelelse fra Kommissionen: en bæredygtig fremtid for transporten: På vej mod et integreret og brugervenligt transportsystem med teknologien som drivkraft. KOM (2209) 279 endelig

ITD har i juni 2009 pr. mail modtaget ovennævnte høring til besvarelse.

Det drejer sig om, at Kommissionen den 17. juni 2009 offentliggjorde en meddelelse, der har til formål at fremme en debat om udviklingen af den fælles transportpolitik i det kommende årti.

Resultatet af debatten vil indgå i Kommissionens overvejelser vedr. udarbejdelsen af en ny Hvidbog om EU's transportpolitik frem til 2020, som efter planen vil blive fremlagt i 2010.

I meddelelsen formulerer Kommissionen nogle politiske målsætninger for den fremtidige transportpolitik i EU, og der foreslås en række instrumenter til at nå disse målsætninger under overskrifterne infrastruktur, finansiering, lovgivningsmæssig ramme, teknologi, adfærd, effektiv og koordineret handling samt den eksterne dimension.

ITD har hertil nedenstående bemærkninger:

Det er helt afgørende for dansk velfærd og dansk erhvervslivs internationale konkurrenceevne, at Danmark aktivt søger indflydelse på udformningen af det kommende arbejdsprogram for den europæiske transportpolitik (den nye hvidbog).

ITD lægger stor vægt på, at Transportministeriet i den forbindelse baserer sin indsats på ministeriets egne målsætninger fra Godsredegørelsen om, at planer og handlinger skal gennemsyres af en positiv tilgang til lastbiltransportens betydning for økonomisk vækst i samfundet og for hver dag at sikre borgerne et bredt udbud af varer i butikkerne, som der står.

EU-Kommissionens nye debatoplæg om en bæredygtig fremtid for transporten bærer desværre præg af den "gamle" tilgang med fokus på tvungen overflytning fra vej til de såkaldte miljøvenlige transportformer, fremfor en anerkendelse af alle transportformers rolle i et effektivt og bæredygtigt transportsystem - en anerkendelse og et stilskifte i den europæiske transportpolitik, som EU-Kommissionen ellers selv lagde op til med midtvejsevalueringen af den nuværende hvidbog fra 2001.

Overordnet er det helt afgørende, at transporten gøres til en aktiv del af EU's vækst- og beskæftigelsesstrategi - hvilket Danmark bør fremføre i forbindelse med den kommende genforhandling af Lissabon-strategien.

Mobiliteten for godsudvekslingen i Europa - og til/fra Europa - er grundlaget for at komme ud af den aktuelle krise og for at komme tilbage på vækstsportet. Lastbilen er produktionsapparatet, der skal gøre jobbet - naturligvis, når det er relevant, i tæt samspil med søfarten og jernbanerne - men det

er lastbilen, der skal sikre, at varerne kommer helt ud til den endelige forbruger uden at varerne undervejs forringes mht. kvalitet, holdbarhed, sikkerhed og service.

Derfor er det nødvendigt med fuld fokus på at tilvejebringe ensartede og udviklingsorienterede rammevilkår for lastbiltransporten, der - frem for at begrænse - understøtter innovation og entrepreneurship.

Det er udmærket at søge yderligere liberaliseringer af jernbanerne og at fremme søfarten og samspillet mellem transportformerne, men hverken jernbanerne eller søfarten kan levere, så længe lastbilerne begrænses af utilstrækkelig infrastruktur, af uhensigtsmæssige forbud og tekniske begrænsninger samt af fælles EU-regler, der ofte er så uklare, ugenomsagelige og usammenhængende, at de fortolkes og håndhæves forskelligt fra land til land og fra myndighed til myndighed.

Det er for ITD afgørende, at EU's indre marked bringes til at fungere 100% - også for godstransporten. Desværre er det de senere år gået den modsatte vej - specielt for lastbiltransporten. Den generelle negative tilgang til lastbiltransporten har "legitimeret" nationale og lokale særordninger og begrænsninger, der virker protektionistiske og ødelæggende - både for mobiliteten (og dermed for væksten, beskæftigelsen og velfærden) og for miljøet og sikkerheden.

I debatoplægget fremhæves miljøet som det område, hvor behovet for yderligere EU-tiltag (transportpolitisk) er størst, og der udspecificeres en række hovedopgaver i mere operationelle mål. ITD anerkender de miljømæssige udfordringer, men påpeger løsninger af de stigende trængsels- og mobilitetsproblemer som værende helt afgørende for den fremtidige vækst og beskæftigelse i Europa – og dermed, som nævnt, også som grundlaget for bæredygtige løsninger af de miljø- og klimamæssige udfordringer.

For transporterhvervet er det derfor helt afgørende;

1) at sikre det indre marked, også på vejgodstransportområdet, med fælles, klare/genomsagelige og sammenhængende regler, der fortolkes og håndhæves ens - herunder at bekæmpe den tiltagende protektionisme,

2) at håndtere de stigende fremkommelighedsproblemer på vejene ...

...ved at udbygge infrastrukturen i de vigtige godskorridorer (infrastrukturplaner bør ikke kun handle om persontransport), og ...

...ved at udnytte veje, køretøjer og systemer bedre ved primært at slække på de regler, der begrænser mulighederne for at udnytte biler og chauffører optimalt. Der er f.eks. behov for højere totalvægte, udbredelse af modulvogntog, begrænsning af kørselsforbud, fleksible muligheder for by- og lokaldistribution om natten, mere fleksible køre- og hviletidsregler, anerkendelse af fælles synskrav, fjernelse af cabotagebegrænsninger, mv., og ...

...ved i endnu højere grad at understøtte den vilje til innovation og entrepreneurship, som traditionelt har kendetegnet lastbiltransporterhvervet (fx understøtte de forskellige private udviklingstiltag rundt omkring i Europa mht. natdistribution i by-områder).

3) at fokusere på forskning og innovation i sammenhængende godssystemer - både teknologier og systemer/organisering. Udviklingspotentialerne er i høj grad begrænset af eksisterende regler og vilkår (som nævnt under 2)).

Generelt bør formuleringen af den fremtidige fælles transportpolitik således tage udgangspunkt i effektive godstransporttydelser som nødvendige og uundværlige for fremtidig velfærd og velstand i EU. Europæisk erhvervsliv, dvs. transportørernes kunder, baserer i høj grad deres løbende strategiske udviklinger på, at lastbilerne kan distribuere deres varer hurtigt, sikkert, miljørigtigt –

ofte i et tæt samarbejde med søfarten og jernbanerne. ITD opfordrer derfor til, at der i større omfang end hidtil tages udgangspunkt i behov og tendenser på efterspørgselssiden.

Konkrete bemærkninger til Kommissionsmeddelelsens tekst

Derudover har ITD følgende konkrete bemærkninger:

Pkt. 15: Miljø- og klimaudfordringerne er vigtige, men trængsel/mobilitet er mindst lige så vigtige, idet der her er tale om en europæisk velfærds- og konkurrenceevnemæssig udfordring.

Pkt. 56+57: Hvad er faglig korrekt og/eller politisk korrekt prissætning? Korrekte prissignaler vil altid afhænge af de øjne, der ser. Selv baseret på såkaldt videnskab, er der på flere områder betydelig uenighed om fakta - både om skadeniveauer, prissætninger og prioriteringer ved fx modsatrettede effekter.

Pkt. 58: Her er der efter vores opfattelse tale om en relativ naiv tilgang i forhold til at basere sig på et "korrekt prissystem".

Pkt. 64: Udviklingen og implementeringen af Galileo må ikke føre til dyrere services for brugerne. Der bør som udgangspunkt sikres frit valg i forhold til såvel satellitoperatør som -system (GPS eller Galileo).

Pkt. 67: Vi kan tilslutte os forslaget om særlige godskorridorer, i særlig grad der hvor de infrastrukturelle forhold måtte tilsige dette.

Pkt. 68: Søfarten vil kun sjældent være et værdifuldt alternativ til den eksisterende lastbiltransport. Lastbilen anvendes primært til lokal og regional transport og til at bringe godset til og fra havnene. Kun godt 3% af al lastbilgods i Europa flyttes mere end 500 km. 85% flyttes mindre end 150 km og 65% flyttes mindre end 50 km.

Pkt. 73: Det er muligt, at "forureneren betaler"-princippet er traktatfæstet - men det gør ikke princippet mindre forældet og mindre uegnet som grundlag for en miljøøkonomisk fornuftig regulering af transporten. Verdens førende økonomer har i snart 3 årtier været enige om, at "polluter pays"-princippet ikke reducerer miljøproblemerne. I stedet bør der gennemføres reelle cost-benefit analyser, baseret på "Cheapest-Cost-Avoider"-princippet, inden det besluttes, hvordan og på hvilke måder eksternaliteter mest effektivt internaliseres.

Pkt. 74: Sidste sætning i teksten kan udlægges således, at der åbnes op for øgede afgifter – også selvom der introduceres nye alternative energiformer. Udgangspunktet for tankegangen er øjensynligt et behov for at tilgodese medlemsstaternes indtægter – og dermed sker der ikke en belønning for de brugere, der på et tidspunkt skifter til miljøvenlige transportløsninger. Sigtet synes at være klart allerede: at der skal indføres road-pricing. Hvis det skal være målet må det også forudsætte en øremærkning af indtægterne fra brændstof, registrerings- og vægtafgifter til transportformål.

Pkt. 75: Teksten er tendentiøs. Det er bestemt ikke klart om og hvorfor transportsektoren må blive stadig mere selvfinansierende på infrastrukturuområdet. De høje afgifter, der i dag betales af aktørerne på transportmarkedet, dækker typisk mere end rigeligt infrastrukturuomkostningerne.

Pkt. 76+92: Europa kan også på en række teknologiske og systemmæssige områder lære af resten af verden!

Pkt. 77: Vi er i ITD meget enige i afsnittets indhold. Nye teknologier skal indføres på markedsmæssige vilkår, og der skal udelukkende arbejdes med åbne standarder, hvilke vil sikre en tilfredsstillende interoperabilitet.

Pkt. 80: På lastbiltransportområdet er der opnået en tilstand af "delvist åbne markeder" - og man har allerede oplevet skræmmende eksempler på beskyttelse af egne aktører (cabotage, tysk maut).



ITD opfordrer i øvrigt til, at de mange gode input fra transportministeriets workshop i april 2009 om prioriteter for det kommende danske formandskab kommer til udtryk i de danske holdninger til Kommissionens debatoplæg.

Vi står gerne til rådighed for yderligere information og debat om emnet.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark

Anders Jessen